

KONSEP PENATAAN PERPARKIRAN DI JALAN TANJUNGPURA KOTA PONTIANAK

alvia alhadi¹⁾, slamet widodo²⁾

ABSTRAK

Parkir menjadi permasalahan yang selalu timbul seiring dengan perkembangan suatu wilayah atau kota. Pembangunan dan pertumbuhan jumlah penduduk menjadi faktor utama timbulnya masalah. Minimnya ketersediaan parkir membuat terhambatnya aktivitas masyarakat. Satu di antara masalah nyata yang terjadi yakni Parkir di Badan Jalan (On Street Parking) di Jalan Tanjungpura Pontianak yang menyebabkan kemacetan di waktu tertentu. Dari permasalahan tersebut membuat penulis melakukan identifikasi permasalahan tingkat pelayanan jalan, sekaligus memberikan solusi penataan parkir di Jalan Asahan Pontianak.

Metode yang digunakan dengan membandingkan volume lalu lintas dengan kapasitas dasar yang ditampung Jalan Tanjungpura. Data didapat dengan melakukan survey lapangan lalu lintas harian rata-rata di Jalan Tanjungpura. Pendekatan rumus Z juga dilakukan untuk mengetahui kebutuhan ruang parkir badan jalan. Data yang didapat dari hasil survei di lapangan dimasukkan ke dalam tabel, data tersebut diolah mulai dari jumlah kendaraan yang masuk dan keluar dicocokkan dengan nomor plat kendaraan, selanjutnya waktu parkir juga diolah dengan melihat waktu kendaraan masuk maupun keluar. Data-data tersebut digunakan untuk mengetahui nilai satuan ruang parkir termasuk menghitung indeks parkir dan turn over parking.

Kebutuhan ruang parkir badan jalan Tanjungpura untuk mobil penumpang sebesar 18 SRP dan 103 SRP untuk sepeda motor menurut pendekatan rumus Z. Sedangkan kapasitas mobil penumpang sebesar 12 SRP dan 83 SRP sepeda motor. Akumulasi parkir ternyata melebihi kapasitas yang ada. Sehingga, kebutuhan ruang parkir yang ada belum mampu menampung atau melayani pengguna parkir yang ada. Pemecahan masalah yaitu dengan merelokasi parkir yang berada di badan Jalan Tanjungpura ke Jalan Asahan Pontianak.

Kata Kunci : *Parkir, Tingkat Pelayanan Jalan, Kebutuhan Parkir*

Pendahuluan

Kendaraan tidak mungkin bergerak terus menerus, pada saatnya harus berhenti sementara atau berhenti lama (parkir), yaitu ketika kendaraan tidak bergerak yang bersifat sementara. Oleh karena itulah fasilitas parkir harus tersedia di tempat tujuan seperti perkantoran, pusat perbelanjaan, tempat hiburan, dll juga tentunya di rumah masing-masing berupa garasi. Apabila tidak tersedia, maka dengan terpaksa ruas jalan akan menjadi tempat parkir.

Perparkiran telah menimbulkan persoalan pelik di banyak kota besar di Indonesia karena keterbatasan ruang, tidak terkecuali bagi Kota Pontianak. Meskipun demikian, di satu sisi perparkiran justru dapat dimanfaatkan sebagai peluang dan potensi mata pencaharian beberapa kalangan.

Ketiadaan fasilitas parkir (pelataran luas atau gedung khusus parkir) di kawasan tertentu dalam kota menyebabkan jalan terpaksa menjadi tempat parkir, akibatnya mengurangi lebar efektif jalan dan dengan sendirinya menurunkan kapasitas ruang jalan yang bersangkutan. Akibat selanjutnya adalah kemacetan lalu lintas.

Semakin maju dan berkembangnya suatu kawasan perkotaan maka secara otomatis seluruh aspek kehidupan akan turut maju pula. Suatu perkotaan dinilai maju jika seluruh aspek kehidupan mulai dari infrastruktur, ekonomi, dan budaya memiliki andil besar bagi kemakmuran kehidupan masyarakat yang tinggal di dalamnya. Saat ini aktifitas transportasi sangat tinggi di suatu kawasan yang daerahnya semakin maju dengan pusat-pusat bisnis dan kegiatan lainnya.

Tingginya intensitas aktivitas di kawasan pusat kota memberikan pengaruh terhadap tarikan lalu lintas kendaraan bermotor yang besar dari wilayah-wilayah sekitarnya. Salah satu akibat dari kondisi ini adalah banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan dengan berbagai kepentingan, tidak segan memarkir kendaraannya secara sembarangan dalam arti tidak pada tempat parkir yang semestinya.

Gedung-gedung tempat tujuan masyarakat pun terutama toko-toko terkesan memberikan peluang menjadikan sebagian kecil ruas jalan sebagai tempat parkir atau

dalam istilah parkir di sisi jalan (on street parking).

Kota Pontianak merupakan kota perdagangan dan jasa serta sebagai tujuan wisata yang memiliki jumlah penduduk yang relatif padat dan setiap tahunnya terjadi penambahan penduduk. Seiring dengan itu mengakibatkan terjadinya permasalahan transportasi diantaranya kemacetan, hal ini dikarenakan salah satunya akibat parkir kendaraan roda dua maupun empat di sisi jalan.

Timbulnya parkir pada sisi jalan yang tersebar di beberapa lokasi yang belum ada fasilitas areal parkirnya, berakibat buruk terhadap kondisi lalu lintas. Salah satu ruas jalan utama di Kota Pontianak yang sebagian sisi jalannya digunakan untuk parkir kendaraan adalah Jalan Tanjungpura.

Keberadaan kendaraan roda dua dan empat yang sering kali parkir di sisi jalan, pertumbuhan lalu lintas yang semakin tinggi, serta *u turn* di kawasan tersebut membuat terhambat arus lalu lintas, apalagi Jalan Tanjungpura termasuk daerah pusat bisnis dan jalur keluar masuknya barang dari Pelabuhan Dwikora Pontianak, bahkan saat ini hampir seluruh sisi di jalan tersebut digunakan sebagai tempat parkir.

Terhambatnya lalu lintas sangat terasa saat pagi, siang dan sore hari karena di saat itulah terjadi puncak aktifitas masyarakat. Dengan berbagai permasalahan yang dihadapi dan dirasakan di jalan Tanjungpura seperti diutarakan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian secara khusus. Penelitian ini bermaksud mencari tahu manajemen perparkiran di Kota Pontianak khususnya di sepanjang ruas jalan Tanjungpura dengan mengambil judul : "*Konsep Penataan Perparkiran di Jalan Tanjungpura Kota Pontianak*".

Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka fokus penelitian ini terhadap beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana tingkat pelayanan jalan di kawasan Jalan Tanjungpura Kota Pontianak?
2. Berapa kebutuhan ruang parkir badan Jalan di kawasan Jalan Tanjungpura Pontianak

3. Bagaimana perencanaan parkir di Jalan Asahan Pontianak. Tujuan Penelitian

Untuk mendapatkan arah yang jelas, maka tujuan yang diharapkan dari hasil penelitian ini tidak terlepas dari rumusan masalah. Penelitian ini dilakukan dengan maksud :

1. Mengetahui Tingkat pelayanan jalan di Jalan Tanjungpura Kota Pontianak.
2. Menghitung Kebutuhan Ruang Parkir Badan Jalan Tanjungpura Pontianak
3. Merencanakan Parkir di Jalan Asahan

2. Tinjauan Pustaka

Kapasitas suatu ruas jalan didefinisikan sebagai jumlah maksimum kendaraan yang dapat melintasi suatu ruas jalan yang uniform per jam, dalam satu arah untuk jalan dua jalur dua arah dengan median atau total dua arah untuk jalan dua jalur tanpa median, selama satuan waktu tertentu pada kondisi jalan dan lalu lintas yang tertentu. Kondisi jalan adalah kondisi fisik jalan, sedangkan kondisi lalu lintas adalah sifat lalu lintas (nature of traffic). (Yunianta, A, 2006). Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997), memberikan persamaan untuk memperkirakan kapasitas jalan di Indonesia dengan rumus sebagai berikut :

$$C = C_0 \times F_{cw} \times F_{Csp} \times F_{Csf} \times F_{CCs}$$

dimana :

C = Kapasitas (smp/jam)

C₀ = Kapasitas dasar (smp/jam)

F_{cw} = Faktor penyesuaian akibat lebar jalur lalu lintas

F_{Csp} = Faktor penyesuaian akibat pemisah arah

F_{Csf} = Faktor penyesuaian akibat hambatan samping

F_{CCs} = Faktor penyesuaian untuk ukuran kota

Pengukuran/besaran Dalam Parkir

Akumulasi parkir

Merupakan jumlah kendaraan yang diparkir disuatu tempat pada waktu tertentu dan dapat dibagi sesuai dengan kategori jenis dan maksud perjalanan. Perhitungan akumulasi parkir dapat menggunakan persamaan :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x$$

(sumber : Ahmad Munawar, 2004)

Dimana :

E_i = Entry (Kendaraan yang masuk lokasi)

E_x = Exit (kendaraan yang keluar lokasi)

Bila sebelum pengamatan sudat terdapat kendaraan yang parkir maka banyaknya kendaraan yang telah parkir dijumlahkan dalam harga akumulasi parkir yang telah dibuat, sehingga persamaan diatas menjadi :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X$$

Dimana X = jumlah kendaraan yang telah parkir sebelum pengamatan

Volume Parkir

Menyatakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu, biayanya perhari. Waktu yang digunakan kendaraan untuk parkir dalam menit atau jam.

Pergantian Parkir (Turn Over Parking)

Merupakan tingkat penggunaan ruang parkir dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang-ruang parkir untuk satu periode tertentu. Besarnya turnover parkir ini diperoleh dengan persamaan :

$$\text{Tingkat Turn over} = \frac{\text{Volume Parkir/Ruang Parkir}}{\text{Tersedia}}$$

(sumber : Ahmad Munawar, 2004)

Durasi Parkir

Durasi parkir merupakan rentang waktu sebuah kendaraan parkir disuatu tempat (dalam satuan menit atau jam).

Nilai durasi diperoleh dengan menggunakan persamaan :

$$\text{Durasi} = \text{exetime} - \text{entime}$$

Dimana :

Extime = merupakan kendaraan keluar dari lokasi parkir

Entime = waktu saat kendaraan masuk lokasi parkir

Indek parkir

Merupakan ukuran untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam persentasi ruang ditempati oleh kendaraan parkir.

Besarnya indeks parkir diperoleh dengan persamaan sebagai berikut :

$$\text{Indeksparkir} = \frac{(\text{akumulasi parker} \times 100\%)}{\text{ruang parker tersedia}}$$

(sumber : ahmad munawar, 2004)

Rumus pendekatan analitis yang dipergunakan dalam perhitungan kapasitas parkir adalah sebagai berikut ini (Hobb, 1979).

Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan :

$$Z = \frac{Y \times D}{T}$$

Dimana :

Z = ruang parkir yang dibutuhkan

Y = jumlah kendaraan parkir dalam satu waktu

D = rata-rata durasi (jam)

T = lama survey

Metodologi Penelitian

Teknik Pengumpulan Data

Data Karakteristik Jalan

a. Data Geometrik Jalan

Pengumpulan data geometrik jalan dengan manual dan dilakukan langsung dilokasi survey dengan mengukur lebar jalan dan lay out parkir, serta data lain-lain tentang ruas jalan yang berhubungan dengan penelitian ini dengan menggunakan meteran sesuai standar petunjuk SNI, Dirjen Bina Marga (Survey Inventarisasi Geometri Jalan Perkotaan, 2004)

b. Data Volume Lalu Lintas

Pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini adalah survey volume terklasifikasi dengan metode manual traffic counts sesuai standar SNI, Dirjen Bina Marga (Pedoman Pencacahan Lalu Lintas dengan Cara Manual, 2004). Pelaksanaan survey dilakukan dengan menempatkan surveyor pada suatu titik tetap di tepi jalan, sehingga dapat dengan jelas mengamati kendaraan yang lewat pada titik yang ditentukan dan menghitungnya dengan menggunakan handy tally counter. Pada penelitian ini dibutuhkan empat orang (surveyor) yang bertugas menghitung volume lalu lintas. Pencatatan data diisi pada formulir survey sesuai dengan klasifikasi kendaraan yang telah ditentukan.

c. Data Karakteristik Parkir

Survey ini dilakukan dengan maksud memperoleh data karakteristik parkir (on-street parking), yaitu dengan cara mencatat jumlah kendaraan yang masuk dan keluar parkir dengan periode per jam. Pencatatan dilakukan oleh 4 orang surveyor yang bertugas mencatat waktu masuk dan waktu keluar kendaraan dari areal parkir.

d. Data Hambatan Samping

Survey ini dilakukan dengan maksud memperoleh data hambatan samping yang berguna dalam perhitungan kapasitas ruas jalan. Survey ini dilakukan oleh 4 orang surveyor, yang mana masing-masing surveyor melakukan survey terhadap kendaraan berhenti, kendaraan keluar masuk dari sisi jalan, dan kendaraan lambat.

Teknik Pengolahan Data

Pengolahan data yang berkaitan dengan volume lalu lintas.

Pengolahan data volume lalu-lintas dilakukan dengan cara mengkonversikan setiap jenis kendaraan yang dicatat ke dalam satuan mobil penumpang (smp) sesuai dengan nilai emp nya

masing-masing berdasarkan ketentuan MKJI 1997. Selanjutnya data disajikan dalam bentuk grafis supaya dapat dilihat fluktuasinya setiap jam secara jelas.

Pengolahan data yang berkaitan dengan kondisi parkir

Data parkir yang telah direkapitulasi akan dihitung nilai volume parkir, dan turn over parkir.

3.4.3 Pengolahan data yang berkaitan dengan waktu tempuh kendaraan

Nilai rata-rata dari tiap jenis kendaraan ini dirata-ratakan berdasarkan berapa jenis kendaraan yang melintas pada tiap jam tersebut. Nilai rata-rata inilah yang menjadi waktu tempuh rata-rata untuk tiap jam.

3.5 Teknik Analisis dan Pembahasan

Pada tahap ini akan dilakukan analisis terhadap hasil pengolahan data yang telah dilakukan untuk kemudian dilanjutkan dengan pembahasan. Analisis yang dilakukan pada penelitian ini menggunakan metode deskriptif terhadap volume lalu lintas, kecepatan rata-rata, volume parkir, turn over parkir, kapasitas ruas jalan, serta kepadatan lalu lintas.

Kemudian pembahasan dilakukan dengan metode perbandingan, dengan tujuan membandingkan kondisi lalu lintas pada hari kerja yang diwakili oleh hari Senin dan Kamis dengan hari libur yang diwakili hari Minggu. Perbandingan ini akan menunjukkan seberapa besar pengaruh aktifitas parkir pada badan jalan (on street parking) terhadap kinerja ruas jalan yang terjadi pada ruas jalan yang diteliti.

Analisis Dan Pembahasan

Lalu Lintas

Pemilihan ruas jalan yang dijadikan objek pengamatan sangat diperlukan guna menentukan titik lokasi pengamatan yang dapat mewakili kondisi parkir di wilayah Jalan Tanjungpura.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka objek pengamatan dilakukan pada ruas Jalan Tanjungpura, memiliki karakteristik dengan lalu lintas padat karena terdapat aktifitas pasar sebagai tarikan orang dan barang untuk bertransaksi dagang dan tidak memiliki lahan off street parking dengan demikian lahan parkir yang digunakan adalah lahan on street parking yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Data lalu lintas

Dari data lalu lintas di Jalan Tanjungpura hasil survey yang dilakukan dari pukul 06.00 – 18.00. Arus lalu lintas yang diamati adalah lalu lintas kendaraan dengan klasifikasi kendaraan mobil pribadi, truk sedang, dan sepeda motor.

Fluktuasi lalu lintas di daerah pengamatan dapat dilihat pada Gambar 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7 dan 4.8. Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa kondisi lalu lintas pada Jalan Tanjungpura kecenderungan jam puncak terjadi sebanyak kebutuhan nilainya. Data lalu lintas perjam tersebut dapat dilihat pada tabel 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7 dan 4.8 dibawah.

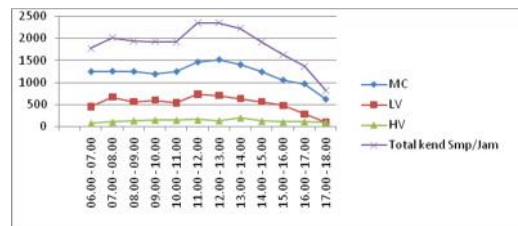
Pengolahan data per jam dengan cara mengkonversi setiap jenis kendaraan (Kend/jam) dengan ekivalensi mobil penumpang (smp) berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997, dengan nilai antara lain untuk kendaraan pribadi/LV (1), sepeda motor/MC (0,4) dan kendaraan berat/HV (1,3) sehingga volume lalu lintas dalam satuan mobil penumpang (smp).

a. Data hasil survey Jalan Tanjungpura menuju arah pasar Sudirman yang dilakukan pada hari Senin tanggal 05 Mei 2014 dapat dilihat pada Tabel 4.1. di bawah :

Tabel 4.1. Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan Tanjungpura Menuju Arah Pasar Sudirman (Senin)

Waktu	MC	LV	HV	Total Smp/Jam
06.00 - 07.00	1.242,4	453	75,4	1.770,8
07.00 - 08.00	1.250,4	663	102,7	2.016,1
08.00 - 09.00	1.244	561	135,2	1.940,2
09.00 - 10.00	1.185,6	595	149,5	1.930,1
10.00 - 11.00	1.242,4	535	144,3	1.921,7
11.00 - 12.00	1.458,8	731	154,7	2.344,5
12.00 - 13.00	1.511,6	703	135,2	2.349,8
13.00 - 14.00	1.399,6	628	197,6	2.225,2
14.00 - 15.00	1.238	558	124,8	1.920,8
15.00 - 16.00	1.052	477	102,7	1.631,7
16.00 - 17.00	968,4	285	114,4	1.367,8
17.00 - 18.00	622	98	97,5	817,5
Total	14.415,2	6.287	1.534	22.236,2

Dari hasil perhitungan di atas didapat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak melewati Jalan Tanjungpura menuju arah pasar Sudirman adalah sepeda motor 14.415,2 smp selanjutnya diikuti kendaraan pribadi 6.287 smp dan kendaraan berat jumlah 1.534 smp selama 12 jam pengamatan, hal ini dapat dilihat pada tabel 4.1. di atas :



Gambar 4.1. Fluktuasi Volume Lalu Lintas di Jalan Tanjungpura Menuju Arah Pasar Sudirman (Senin)

Dari Gambar 4.2. terlihat bahwa volume kendaraan jam puncak terjadi yaitu pada pukul 12.00 – 13.00 dengan volume 93,99% atau 2.349,8 smp/jam selanjutnya lalu lintas yang sering melewati Jalan Tanjungpura pada hari Senin (MC) 60,46% atau 1.511,6 smp, (LV) 28,12% atau 703 smp dan (HV) 5,341% atau 135,2 smp. Maka selama 12 jam pengamatan total kendaraan yang lewat di Jalan Tanjungpura menuju arah pasar Sudirman sebesar 43.505 kend atau 22.236,2 smp.

Menghitung Kapasitas

Untuk menghitung kapasitas Jalan Tanjungpura ada beberapa ketentuan :

Kapasitas dasar (Co)

Kapasitas dasar yang diperoleh di tentukan berdasarkan jumlah lajur dan jumlah jalan yang ada di wilayah pengamatan. Jalan Tanjungpura merupakan jalan 4 lajur atau jalan 2 arah , dapat dilihat dari Tabel 2.4 diketahui untuk type jalan empat lajur terbagi satu arah , kapasitas dasar (Co) = 1.650 per lajur.

Faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalur lalu lintas (F_{cw})

Lebar jalur lalu lintas efektif di wilayah studi adalah 9,0 meter dan lebar, dapat dilihat dari Tabel 2.5. tanpa parkir 4,5 meter didapat F_{cw} = 1,08

Untuk mendapatkan faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah (F_{Csp}) dicari terlebih dahulu proporsi dari jam puncak untuk hari Senin seperti yang dilihat pada Tabel 2.5. di bawah :

Tabel 4.24. Proporsi Lalu Lintas Jalan Tanjungpura Hari Senin 05 Mei 2014

Waktu	Volume Lalu Lintas	
	Arah Per Sulman	Arah Mill Rangam
	smp/jam	smp/jam
0600-0700	1.7708	1.985
0700-0800	2.061	1.931
0800-0900	1.902	1.677
0900-1000	1.981	1.599
1000-1100	1.9217	1.603
1100-1200	2.3445	2.693
1200-1300	2.3098	2.4758
1300-1400	2.252	2.514
1400-1500	1.9808	2.497
1500-1600	1.6817	2.352
1600-1700	1.3578	1.482
1700-1800	8175	7244
Jumlah	22362	23385
Proporsi	4873	5126

Dari hasil Tabel 4.24 dapat dilihat proporsi mendekati 60:40 untuk dua lajur didapat nilai F_{Csp} = 0,97

Untuk faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahutanpa parkir dan dengan parkir dapat dilihat pada Tabel 4.14. didapat nilai F_{fvsf} = 0,96

Untuk nilai faktor penyesuaian kapasitas ukuran kota dengan jumlah penduduk kota Pontianak 729.763 juta maka menurut Tabel 2.6 didapat F_{Ccs} = 0,95

Selanjutnya Kapasitas jalan pada kondisi on street parking berdasarkan MKJI 1997 dapat dilihat pada Tabel 4.25. dengan rumus :

$$C = C_0 \times FC_{(W)} \times FC_{SP} \times FC_{(SF)} \times FC_{CS}$$

(smp/jam)

C= Kapasitas (smp/jam)

C₀= Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_(W)= Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

FC_(SF)=Faktor penyesuaian hambatan samping

FC_(SP)=Faktor penyesuaian pemisahan arah

FC_{CS}= Faktor penyesuaian ukuran kota

Tabel 4.25. Kapasitas Jalan Tanjungpura Berdasarkan MKJI 1997

Uraian	Besarnya	
Kapasitas Dasar (Co) (smp/jam) dua lajur satu arah	3300	
Lebar Jalur (F _{Cw})	4,5	1,08
Pemisah Arah (F _{Csf})	60-40	0,97
Hambatan Samping (F _{fvsf})	VL	0,96
Ukuran Kota (F _{Ccs})	0,5-1,0	0,95
Kapasitas Sesungguhnya (C) (smp/jam)	3.152,85	

Perhitungan Tingkat Kinerja Jalan

Tabel 4.26. Nilai Tingkat Kinerja Jalan Pada Hari Senin Tanggal 05 Mei 2014 Pada Jalan Tanjungpura.

Hari/ Tanggal	Pukul	V/C	Kecepatan Rata-Rata (km/jam)	Tingkat Pelayanan	Kondisi Lalu Lintas
Senin 05 Mei 2014	06.00 - 07.00	0.63	44.6	D	Lalu lintas jenuh, kecepatan mulai rendah
	07.00 - 08.00	0.62	37.19	D	Lalu lintas jenuh, kecepatan mulai rendah
	08.00 - 09.00	0.54	32.06	C	Lalu lintas ramai, kecepatan terbatas
	11.00 - 12.00	0.84	26.18	E	Lalu lintas mulai macet, kecepatan rendah
	12.00 - 13.00	0.78	26.46	E	Lalu lintas mulai macet, kecepatan rendah
	13.00 - 14.00	0.79	26.18	E	Lalu lintas mulai macet, kecepatan rendah
	16.00 - 17.00	0.47	39.83	C	Lalu lintas ramai, kecepatan terbatas

Sumber : Hasil Analisis

Dari Tabel 4.26. terlihat tingkat pelayanan E terjadi pada pukul 11.00 – 14.00 WIB, untuk tingkat pelayanan D terjadi pada 06.00 – 08.00 WIB sedangkan tingkat pelayanan C terjadi pada pukul 16.00 – 17.00 WIB. Pada saat tingkat pelayanan E tersebut terjadi kesibukan di mana aktifitas tertinggi bongkar muat di pertokoan, aktifitas parkir di badan jalan, dan aktifitas penyeberang jalan. Tingkat pelayanan D terjadi akibat aktifitas ke kantor, mengantar anak sekolah dan penyeberang jalan. Sedangkan pada saat jam 16.00 – 17.00 WIB terjadi tingkat pelayanan C akibat pengaruh aktifitas arus lalu lintas, parkir di badan jalan dan arus lalu lintas yang lewat dengan kecepatan terbatas.

Pembahasan

Perhitungan Kebutuhan Parkir

Data Akumulasi Parkir Mobil Penumpang

Akumulasi parkir merupakan informasi yang sangat dibutuhkan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu. Pada pembahasan ini akumulasi parkir dihitung berdasarkan setiap jam.

Akumulasi Parkir Mobil Pada Hari Senin



Gambar 4.24. Grafik Akumulasi Parkir Mobil Penumpang

Dari grafik diatas dilihat bahwa akumulasi parkir mobil penumpang pada hari Senin dalam 10 jam pengamatan. Jumlah parkir mobil penumpang tertinggi berada pada pukul 12.00 – 13.00 dengan jumlah sebanyak 50 mobil penumpang. Sedangkan total akumulasi parkir pada hari Senin sebanyak 311 kendaraan.

Akumulasi parkir Sepeda Motor Hari Senin



Gambar 4.31. Grafik Akumulasi Parkir Sepeda Motor

Dari grafik diatas dilihat bahwa akumulasi parkir sepeda motor pada hari Senin dalam 10 jam pengamatan. Jumlah parkir sepeda motor tertinggi berada pada pukul 09.00 – 10.00 dengan jumlah sebanyak 457 sepeda motor. Sedangkan total akumulasi parkir pada hari Senin sebanyak 2.382 kendaraan

Kebutuhan Satuan Ruang Parkir

Tabel 4.53. Kebutuhan SRP Sepeda Motor

HARI	Waktu Penelitian	Jlh Kendaraan Parkir	Dunasi Parkir Rata-Rata	Kebutuhan SRP
	Jam	Unit	Jam	Unit
Senin	10	2382	0.43	102
Selasa	10	2306	0.43	99
Rabu	10	2413	0.43	103
Kamis	10	1933	0.43	83
Jum'at	10	1317	0.43	56
Sabtu	10	984	0.43	42
Minggu	10	711	0.43	30

Sumber : Analisis

Berdasarkan hasil perhitungan ruang parkir kendaraan, diperoleh bahwa untuk kebutuhan parkir mobil penumpang harus memiliki minimal 18 SRP, sementara untuk sepeda motor harus memiliki minimal 103 SRP. Untuk mobil penumpang memiliki ruang seluas 2,5 x 5 m², sedangkan untuk sepeda motor memiliki luas 0,75 x 2 m².

Tabel 4.54. Kebutuhan Ruang Parkir Total Jalan Tanjungpura

Jenis Kendaraan	SRP (m ²)	Akumulasi SRP	Kebutuhan ruang parkir (m ²)
Mobil Penumpang	12,5	18	225
Sepeda Motor	1,4	103	144,2
Total			369,2

Dari hasil analisis di dapat bahwa luas area parkir minimal yang dibutuhkan adalah seluas 369,2 m² dengan rincian 225 m² untuk mobil penumpang dan 144,2 m² untuk sepeda motor.

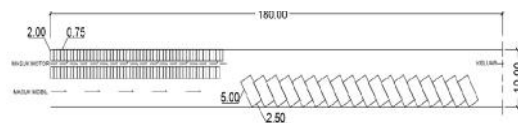
Perencanaan Lahan Parkir Jalan Asahan Pontianak

Pemerintah Kota Pontianak terus berbenah dalam menata segala sektor untuk memperindah kota dan memberikan kenyamanan bagi masyarakat, tak terkecuali kawasan Jalan Tanjungpura Pontianak, karena di kawasan tersebut menjadi salah satu pusat aktifitas terbesar masyarakat, namun keberadaan on street parking yang kini masih ada menjadi penghambat jalur transportasi di jalan tersebut. Dengan adanya program pemerintah melalui Dinas Perhubungan yang menempatkan personilnya untuk mengatur keberadaan on street parking juga tidak mampu menjadi solusi karena masih saja terjadi kelambatan bahkan kemacetan di kawasan tersebut. Pemerintah Kota Pontianak akhirnya mengeluarkan kebijakan bahwa di Jalan Asahan Pontianak tersebut tidak boleh ada pedagang yang berjualan dan hanya diperuntukkan untuk parkir kendaraan.

Lahan Parkir Kondisi Sekarang

Berdasarkan perhitungan kondisi Existing maka dibutuhkan 18 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang dan 103 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk sepeda motor.

Maka dari penataan di lapangan dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar. 4.38. Ruang Parkir Jl. Asahan Pontianak sebesar 103 SRP Sepeda Motor & 18 SRP Mobil Penumpang.

Lahan Parkir Proyeksi Tahun Kedepan

Penulis mencoba memproyeksikandengan kebutuhan ruang parkir untuk sepuluh tahun ke depan. Hal ini dapatdilihat dari pertambahan kendaraan tiap tahunnya selalu bertambah.

Rumus Proyeksi Kebutuhan Ruang Parkir Tahun Kedepan.

$$F = X (1 + a)^n$$

Dimana :

X = kebutuhan parkir kondisi sekarang
(Pendekatan Rumus Z)

a = prosentase pertumbuhan

n = tahun rencana

Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kalimantan Barat bahwa pertumbuhan rata-rata jumlah kendaraan di Kota Pontianak ialah sebesar 6,5 % untuk sepeda motor dan 9 % untuk mobil penumpang.

Tabel 4.47. Proyeksi Kebutuhan Ruang Parkir Sepeda Motor.

No.	Tahun	Kebutuhan Ruang Parkir	Satuan Ruang Parkir (SRP)	Selisih Kebutuhan Ruang Parkir Dengan Satuan Ruang Parkir	
				Selisih	Keterangan (+/-)
1	2016	163	103	60	-
2	2018	185	103	82	-
3	2020	209	103	106	-
4	2022	237	103	134	-
5	2024	268	103	165	-

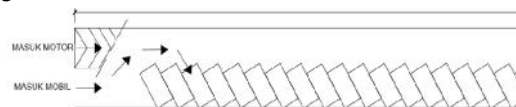
Tabel 4.48. Proyeksi Kebutuhan Ruang Parkir Mobil Penumpang.

No.	Tahun	Kebutuhan Ruang Parkir	Satuan Ruang Parkir (SRP)	Selisih Kebutuhan Ruang Parkir Dengan Satuan Ruang Parkir	
				Selisih	Keterangan (+/-)
1	2016	21	18	3	-
2	2018	25	18	7	-
3	2020	30	18	12	-
4	2022	36	18	18	-
5	2024	43	18	25	-

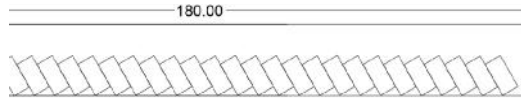
Berdasarkan Tabel diatas setiap dua tahun kedepan kebutuhan ruang parkir untuk mobil penumpang selalu bertambah.Maka dari itu perlu adanya penambahan kebutuhan ruang parkir.Bila dilihat dari perbandingan hasil kebutuhan parkir dan kapasitas ruang parkir yang ada, maka untuk tahun 2016 sudah mulai mengalami kekurangan sebesar 3 SRP.Kemudian dengan memproyeksikan 10 tahun kedepan, maka keadaan eksiting yang ada juga mengalami kekurangan.Pada tahun 2024 membutuhkan sebesar 43 SRP.

Minimnya lahan di kawasan Jalan Tanjungpura maka penataan parkir di Jalan Asahan penulis rencanakan untuk dibangun dua lantai. Dimana lantai bawah diperuntukan untuk mobil penumpang, sementara di lantai atas untuk sepeda motor.

Maka dari penataan di lapangan dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



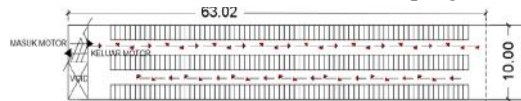
Gambar 4.39. Segmen I Ruang Parkir Lt. 1 Jl. Asahan Pontianak 43 SRP Mobil Penumpang.



Gambar 4.40. Segmen II Ruang Parkir Lt. 1 Jl. Asahan Pontianak 43 SRP Mobil Penumpang.



Gambar 4.41. Segmen III Ruang Parkir Lt. 1 Jl. Asahan Pontianak 43 SRP Mobil Penumpang.



Gambar 4.42. Ruang Parkir Lt. 2 Jl. Asahan Pontianak 268 SRP Sepeda Motor.

Kesimpulan Dan Saran

Kesimpulan

Sesuai dengan tujuan penelitian yang telah diungkapkan pada bab terdahulu bahwa pengumpulan, pengolahan serta analisis data pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan adanya kegiatan parkir di badan jalan atau on the street parking di Jalan Tanjungpura Pontianak sebagai berikut :

a. Dari hasil analisis pada bab-bab sebelumnya ditemukan keberadaan kegiatan on the street parking hanya menimbulkan berbagai persoalan. Tidak saja kemacetan lalu lintas yang berdampak secara umum dan dirasakan semua pihak, tetapi juga secara individu masing-masing pemilik kendaraan yang menjadi pelaku parkir di badan jalan tersebut akan mengalami kerugian.

b. Kondisi lalu lintas pada jam puncak di Jalan Tanjungpura Pontianak ditentukan dengan kinerja jalan. Bahwa kinerja ruas jalan paling buruk terjadi pada pukul 11.00-14.00 yang mempunyai kecepatan rata-rata kendaraan sangat lambat. Arus lalu lintas bahkan tidak stabil cenderung mendekati pada permintaan penambahan kapasitas.

c. Jumlah kendaraan yang cukup signifikan per jam memasuki on the street parking

Saran

Berdasarkan penelitian yang dituangkan dalam Tesis ini, dapat dilihat bahwa kegiatan on the street parking di Jalan Tanjungpura Pontianak mempunyai dampak positif sekaligus negatif. Dampak positif tersebut dilihat dari cara pandang masyarakat yaitu dengan semakin banyaknya penggunaan lahan parkir sebagai aksesibilitas yang dinikmati oleh pemilik bangunan dan pemilik kendaraan dalam rangka pemenuhan kebutuhan, maka akan semakin meningkat harga sewa lahan atau meningkatkan transaksi jual beli sehingga dengan kata lain semakin menambah penghasilan masyarakat.

Akan tetapi meskipun demikian tentu saja dampak negatif dari adanya kegiatan on the street parking lebih besar. Kemacetan, adanya penambahan biaya di luar kegiatan tersebut yang juga dirasakan oleh masyarakat yang tidak terlibat langsung dalam semua kegiatan yang menimbulkan on the street parking.

Oleh karena itu peneliti merasa perlu memberikan masukan atau rekomendasi sebagai salah satu alternative pemecahan masalah dari dampak negatif on the street parking tersebut di antaranya :

- Penerapan pengelolaan parkir di Jalan Asahan harus dioptimalkan.
- Lahan di Jalan Asahan Pontianak cukup luas sehingga bisa digunakan untuk parkir roda dua dan empat
- Pemerintah Kota Pontianak melalui dinas dan badan terkait harus lebih menegaskan kembali terkait penegakan peraturan daerah mengenai tata kelola parkir.

Daftar Pustaka

A.A. Jaya Wikrama. 2010. Jurnal Analisis Karakteristik Dan Kebutuhan Parkir Di Pasar Kreneng.

Anonim, 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga. Jakarta.).

Departemen Perhubungan. 1998. Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,

Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan
Kota, Direktorat Jendral Perhubungan Darat,
Jakarta

Hobbs, F. D. 1979. Perencanaan dan Teknik Lalu
Lintas, Penerbit UGM, Yogyakarta.

Imam, T. 2011. Jurnal Dampak Kegiatan Berparkir
Pada Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan..

Munawar, A. 2004. Manajemen Lalu Lintas
Perkotaan. Beta Offset . Yogyakarta

Warpani, S. 1998. Rekayasa Lalu Lintas .Bharata.
Jakarta